Komputer Świat
numer 7/2006

GRY EXTRA

ISSN 1642-2090 NR INDEKSU 365 564

WYDANIE SPECJALNE O GRZE

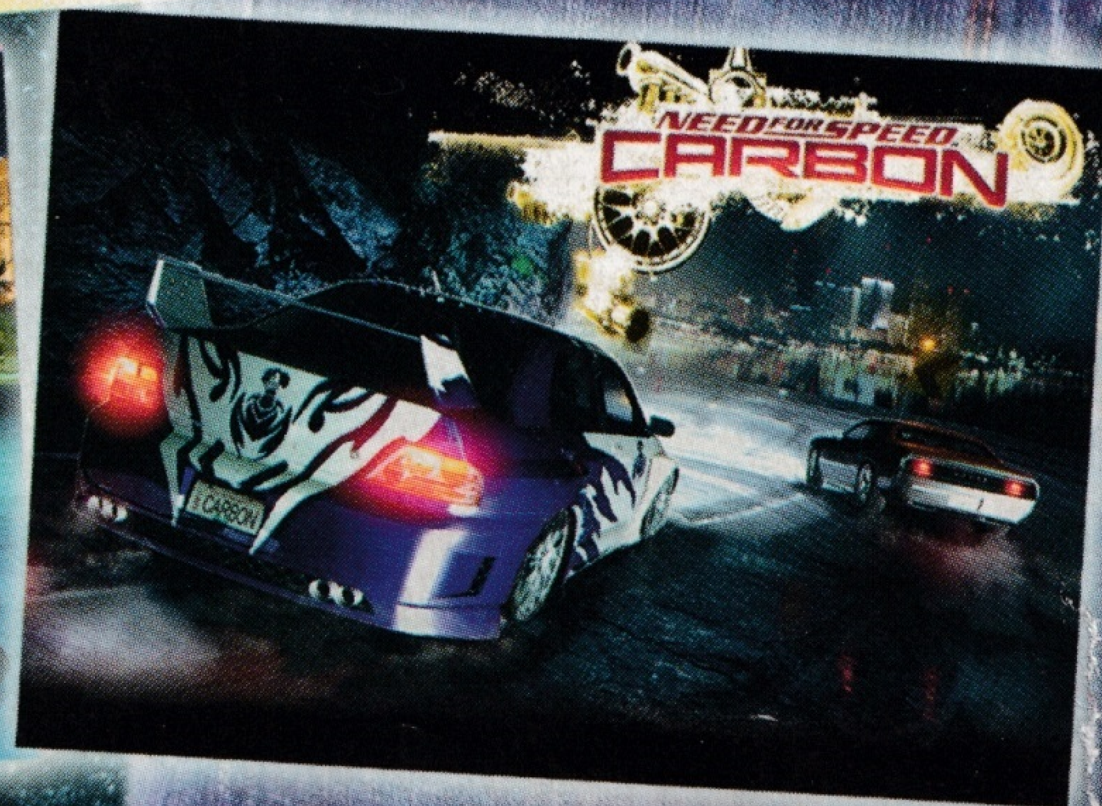
NEED FOR SPEED CARBON

Auto Świat POLECA!

- PIERWSZE WRAŻENIE: NAJLEPSZY NEED FOR SPEED!
- ŚCIGAJ SIĘ W REALU: PORADY EKSPERTÓW
- PORADNIK: INSTALACJA DODATKÓW Z PŁYTY

EXTRA! DWA PLAKATY







OD REDAKCJI

Drodzy Czytelnicy!



Jakub Kowalski
redaktor prowadzący

Witamy w kolejnym wydaniu GIER EXTRA, tym razem w całości poświęconym najnowszej odsłonie serii Need for Speed. Carbon to nowa jakość, o czym łatwo się przekonać, czytając nasze przedpremierowe wrażenia. Tak dobrze przemyślanego i tak wciągającego Need for Speeda jeszcze nie było, a wszystko nareszcie okraszone jest taką grafiką, na jaką stać pecety, bowiem gra powstaje jednocześnie na konsole następnej generacji, więc musi oszałamiać wyglądem. I robi to!

Fani Need for Speeda ucieszą się z plakatów, które dla nich przygotowaliśmy, zaś amatorzy pragnący posmakować prawdziwych wyścigowych emocji powinni sprawdzić artykuł ze strony 6, w którym piszemy, jak zacząć się ścigać własnym autem w Polsce. A na 11 stronie pokazujemy, jak to wygląda w praniu! Nieodłączną częścią naszego pisma jest płyta CD – tym razem zapraszamy do świetnego dema Most Wanted, w którym można nawet ścigać się przez sieć!

Życzymy przyjemnej zabawy!

Stopka redakcyjna



od 2001 roku

Adres redakcji: 02-222 Warszawa
Al. Jerozolimskie 181
Ochota Office Park
Kontakt z czytelnikami:
tel. 0 22 608 48 50
www.ksgry.pl
gry@komputerswiat.pl
Dyrektor wydawniczy:
Marcin Przasnyski
Redaktor naczelny: Aleksy Uchański
Zastępca redaktora naczelnego:
Krzysztof Papliński
Redaktor prowadzący:
Jakub Kowalski
Sekretarz redakcji: Wojciech Setlak
Redaktorzy graficzni:
Marcin Perłowski (szef studia DTP)
Marta Stanisławczyk
Redaktorzy płyty CD:
Romuald Wawrzyniak
Piotr Wojtania
Zespół:
Wiktor Cegła, Mateusz Ożyński,
Kamil Ruszkowski, Tadeusz Zieliński
Redaktor techniczny: Tomasz Sokołowski
Korekta: Maria Lipszyc

axel springer

od 1994 roku

Wydawca:
Axel Springer Polska Sp. z o.o.
członek Izby Wydawców Prasy
i Związku Kontroli Dystrybucji Prasy
www.axelspringer.pl
asp@axelspringer.pl
Adres: 02-672 Warszawa
ul. Domaniewska 52
Recepcja tel. 0 22 232 00 00, 0 22 232 00 01

Prezes zarządu:
Florian Fels
Prezes honorowy:
Wiesław Podkański
Dyrektor zarządzający ds. czasopism:
Małgorzata Barankiewicz
Dyrektor finansowy:
Edyta Sadowska
Dyrektor biura zarządu:
Michał Fijoł

Reklama:
tel. 0 22 608 43 00, 0 22 608 41 18
ksgry.reklama@axelspringer.pl
Małgorzata Cetera-Bulka (dyrektor),
Magdalena Jóźwiak, Karol Karwowski,
Piotr Roszczyk, Paweł Stano
Promocja: tel. 0 22 458 76 12, 14
ksgry.promocja@axelspringer.pl
Marcin Łukiewicz, Alicja Sokołowska
Księgowość:
Janusz Bąk (główny księgowy)
Kolportaż:
Janusz Snarski (dyrektor)
Produkcja:
Mariusz Gajda (dyrektor)
Druk: RR Donnelley Europe, Kraków

Prenumerata i egzemplarze archiwalne:
tel. 0 22 232 15 17
0 22 232 15 18
faks 0 22 232 55 41
prenumerata@axelspringer.pl
Prenumerata krajowa: Poczta Polska
i Ruch SA na terenie całego kraju
Prenumeratę zagraniczną można zamówić
pod adresem http://kiosk.redakcja.pl

Sprzedaż internetowa wydań archiwalnych, wydań specjalnych i prenumeraty: kiosk.redakcja.pl



Need fo

Japońskie wozy należą do ulubionych pojazdów miłośników tuningu, tego prawdziwego, a nie optycznego. Zawdzięczają to precyzji wykonania dającej możliwości podkręcania

r Speed Carbon

Nowa część serii supergier o supersamochodach wygląda na tak wypasioną jak jej poprzedniczki – piękna karoseria kryje potężny silnik i wymuskane wnętrze. Czas zabrać ją na jazdę testową i sprawdzić, jakie robi pierwsze wrażenie

Grając w konsolową wersję nowej części Need for Speeda, stwierdziliśmy, że to gra dopracowana, ciekawa i świetnie oddająca ducha nielegalnych wyścigów. Autorzy twierdzą, że nie jest kontynuacją Most Wanted, ale robi takie właśnie wrażenie. Łączy je główny bohater, który wraca do Palmont City. Nie jest tu mile widziany, a jego eksdziewczyna go nie cierpi. W mieście wiele się zmieniło. Gangi kierowców podzieliły je na strefy i walczą o nie, zdobywając pieniądze i uznanie.

MIASTO PEŁNE WRAŻEŃ

Zaczynając tradycyjnie ze słabym samochodzikiem, pustym kontem i dużymi ambicjami, od razu widzimy subtelne, ale sensowne zmiany. Przed nami masa wyścigów do wygrania. Przeskakujemy między nimi automatycznie albo poznajemy miasto podczas przejażdżki. Są tu sklepy z nowymi wozami i kryjówki, w których nie tylko przeglądamy nasze auta, ale też kupujemy i montujemy nowe części.

Cztery wielkie dzielnice podzielono na strefy. Kiedy wygrywamy dwie z trzech konkurencji w strefie, przejmujemy ją. Po przejęciu w ten sposób całej dzielnicy szef rządzącej nią bandy wyzywa nas na pojedynek. Ścigamy się z nim po ulicach, a potem następuje emocjonująca konfrontacja w kanionie.

By mieć szanse zwycięstwa, ulepszamy najpierw samochód za pieniądze zarobione w zwykłych wyścigach. Typów zawodów jest podobna liczba co w Most Wanted, ale są bardziej dopracowane. Zniknął drag, wyścig na ćwierć mili, a wrócił drift, konkurs poślizgów. Podstawą są wyścigi z punktu do punktu (czyli sprinty) i rywalizacja na ulicach Palmont. Są też speedtrapy – zawody, w których liczy się tylko prędkość osiągnięta w punkcie kontrolnym i wyścigi, gdzie na dotarcie do punktu kontrolnego mamy określony czas. Jest więc co robić, ale liczba trybów rozgrywki w żadym momencie nas nie przerasta. A ukoronowaniem walki o dzielnicę, prawdziwym testem naszych umiejętności są wyścigi w kanionach.

Taki wyścig dzieli się na dwie części. W pierwszej przeciwnik ucieka, a my trzymamy się jego zderzaka, bo im bliżej jesteśmy, tym więcej punktów zarabiamy, a jeśli przez 10 sekund jesteśmy dalej niż 100 metrów, przegrywamy. Po dotarciu do mety role się odwracają. Teraz przeciwnik nas goni, punktów nam ubywa, a jeśli spadają do zera, zaczynamy zabawę od nowa. Groźba potwórki sprawia, że pojedynki w kanionach generują niezwykłą ilość adrenaliny. Cały czas pędzimy na złamanie karku, a jednocześnie kontrolujemy prędkość, bo w odróżnieniu od normalnych tras te w kanionach mają łamliwe barierki. Jeden błąd i lądujemy w przepaści, a zawody wygrywa przeciwnik.

Równie wielu emocji co pojedynki w kanionach dostarcza drift. Ma nowe zasady i jest tak fajny, że starczyłby na osobną grę. W czasie tych zawodów samochód dużo łatwiej wpada w poślizg, a trasy są bardzo kręte, więc mamy masę okazji do efektownego przechodzenia ze ślizgu w ślizg, co zwiększa mnożnik premii za drift. By nie dało się robić niekończących się serii driftów, punkty naliczane są tylko w wydzielonych strefach i po opuszczeniu ich dodawane do puli. Ocena driftu zależy od prędkości, długości driftu i miejsca, w którym się ślizgamy, bo na brzegach trasy zaznaczone są strefy, gdzie punkty lecą kilkakrotnie szybciej niż na środku drogi. To ryzykowne, bo gdy tylko dotykamy band otaczających tor, drift jest przerywany i tracimy zdobyte punkty. Rozsądnie operujemy więc gazem, uważnie kierujemy i w razie potrzeby ratujemy się dopalaczem. I nawet jeśli początkowo zupełnie sobie nie radzimy, gdy wyczuwamy auto, zaczynamy się bawić jak nigdy. A dodatkowe emocje pojawiają się, gdy trafiamy na



W nowej części serii Need for Speed widowiskowa grafika staje się jeszcze bardziej spektakularna dzięki kilku nowym efektom świetlnym i wprowadzeniu mgiełki



1 W trakcie wyścigu w kanionie kątem oka przyglądamy się licznikowi punktów. To bardzo ważne, bowiem im wyższy jest nasz wynik pod koniec pierwszego przejazdu, tym większą mamy szansę na wygraną w drugim. Dopiero osiągnięcie wyniku powyżej 120 tysięcy punktów daje nam wystarczający komfort psychiczny.

2 Czytelny wskaźnik odległości pokazuje, jak daleko znajdujemy się od przeciwnika. Jeśli udaje nam się go wyprzedzić, tym lepiej dla nas, ale nie liczmy na to, że będziemy to robić często. Komputer walczy jak lew.

3 Tylko niektóre barierki na trasie są pancerne. Większość z nich daje się przełamać, i to bez większego problemu, a za barierką czeka otchłań... Na szczęście upadek nie kończy całej kariery, a tylko ten wyścig, ale i tak lepiej uważać, wchodząc w zakręty. Częściej niż w poprzednich grach za ciężka noga na gazie może nas kosztować zwycięstwo!

4 Zerkanie na podręczną mapkę stanowi jedyny sposób, aby dowiedzieć się, co czeka na nas za zakrętem. Uważnie patrzymy, jak wygląda trasa i przygotowujemy się do brania kolejnych łuków.

5 W pojedynkach obowiązują inne zasady niż w normalnych wyścigach. Nie możemy korzystać z dopalaczy ani systemu zwalniającego czas (znanego z Most Wanted). Liczą się tylko czyste umiejętności w prowadzeniu samochodu.

TRZY KOMPANIE MUSZKIETERÓW, CZYLI OD JAPOŃCZYKA DO EGZOTYKA


Tanie tunery po włożeniu w nie kilkudziesięciu tysięcy dolarów stają się pogromcami szos. To najlepsze auta dla początkujących, bo prowadzi się je najłatwiej.


Amerykańskie muscle cary wchodzą w leniwe, trudne do kontrolowania poślizgi, ale gdy już nabieramy wprawy, niech przeciwnicy mają się na baczności.



Exotiki to najdroższe sportowe wozy, których osiągi oszałamiają. Jeśli lubimy szybką jazdę na krawędzi, to właśnie w nich czujemy się na swoim miejscu.

drifty umiejscowione na trasie w kanionie. Ślizganie się po wąskiej drodze, zawijanie tyłem samochodu nad przepaścią i pędzenie na łeb, na szyję w kierunku mety to rewelacyjna zabawa.

Policja nie odgrywa już tak dużej roli jak w Most Wanted. By się nami zainteresowała, tym razem musimy narobić sporo rabanu, staranować samochody czy zdemolować przystanek. Gdy policja siada już nam na ogonie, zmykamy, aż gliny tracą nas z oczu i szukamy spokojnego miejsca, gdzie czekamy, aż wszystko się uspokaja.

SUPERBRYKI

Nowe podejście do parku maszyn polega na tym, że podzielono go na trzy części. Tunery to seryjne auta z Japonii lub Europy, jak najnowszy model golfa czy mitsubishi lancer. Są zwinne, ale w porównaniu z innymi nie rozwijają wielkiej prędkości. Muscle to amerykańskie supersamochody z silnikami o pojemności kilku litrów. Chevrolet camaro czy shelby GT mają wielkie przyspieszenie, są bardzo szybkie, ale trudno je prowadzić – źle trzymają się drogi i łatwo wpadają w poślizgi. Trzeci typ – exotic – to zwykle europejskie auta luksusowe jak lamborghini murcielago czy audi R8, które właśnie weszło do sprzedaży. Samochody egzotyczne są bardzo szybkie, ale prowadzi się je nieco trudniej od tunerów. Każdy typ nadaje się do czego innego, na przykład tunery są świetne w driftach, zwłaszcza po podrasowaniu, a do speedtrapów najlepiej nadają się muscle z ich obłędnym przyspieszeniem.

Serię Need for Speed trapił problem przepakowanych aut początkowych, które były tak dobre, że nie warto było inwestować w inne. Tym razem wozy podzielone są na podklasy. Postępy w grze odblokowują dodatkowe części, które można montować tylko w samochodach określonej klasy. Do klasy podstawowej szybko zdobywamy wszystkie dodatki i w końcu odkrywamy, że czas na nowy wóz, bo co z tego, że jeździmy idealnie, skoro przeciwnicy zaczynają odsadzać nas na każdej prostej.

Jeździ się niezwykle przyjemnie, tylko miłośnicy symulacji będą rozczarowani. Model jazdy jest bardzo wyraźnie zręcznościowy, żaden prawdziwy samochód nie jest w stanie zrobić tego, co tu potrafi każdy. Ale z drugiej strony jest okazja do testowania naszych umiejętności. Nawierzchnia, po której pędzimy, zwykle ma nierówności, więc koła podskakują i zdarza się stracić na chwilę kontakt z podłożem, a po powrocie na ziemię auto szaleje i wyrywa się na boki. Im szybciej jedziemy, tym większą sztuką jest zapanowanie nad setkami koni pod maską. Choć jak zawsze w Need for Speedach nie ma modelu zniszczeń, zderzenia mają konsekwencje w postaci utraty prędkości. Do każdego zakrętu odpowiednio się więc ustawiamy, starając się wziąć go jak najszybciej, niemal nie hamując. Przeciwnicy są wymagający i więcej niż dwa błędy na wyścig kosztują nas szanse na wygraną. Jednak większość tras pokonujemy dobrze za drugim, góra trzecim podejściem i tylko kaniony należy poznać na pamięć.



Przypakowany wózek klasy ekonomicznej nie jest już w stanie podskoczyć lepszym autom. A podział wozów na trzy klasy to nie wszystko, są też podziały wewnątrz klas

KUMPLE NA SKRZYDLE

Nie jesteśmy już samotni w trakcie wyścigów, mamy towarzyszy – tego jeszcze nie było. Wraz z postępami w grze dołączają do nas kolejni kompani, z których każdy ma dwie umiejętności. Jedna z nich działa w trakcie wyścigów, druga ma wpływ na ogólną rozgrywkę. Mamy więc blockera, który blokuje przeciwników, z impetem taranując wskazany samochód. Niestety zdarza mu się zablokować też nas. Scout, czyli zwiadowca, jedzie z przodu i wyszukuje skróty na trasie. Niemal zawsze znacznie skracają drogę, więc warto śledzić błyszczące ślady samochodu scouta, nasłuchiwać jego pokrzykiwań w radiu i obserwować mapkę, na której widać szlak naszego

kompana. Trzeci pomocnik, drifter, jadąc przed nami, tworzy tunel aerodynamiczny. Po kilku sekundach nasze auto dostaje dzięki niemu potężnego kopa i wyskakuje do przodu jak z procy. Ta sztuczka przydaje się na ostatnich metrach, gdy walczymy z równym nam przeciwnikiem o zwycięstwo.

Każdy z kumpli wpływa też na rozgrywkę w sposób pasywny poprzez swoją drugą umiejętność. Mechanic obniża ceny na części zamienne, a fixer sprawia, że policja mniej się nami interesuje. Ale najciekawszy jest fabricator. Osoba o takiej umiejętności daje dostęp do systemu autosculpt. Dzięki niemu niemal dowolnie kształtujemy części karoserii, wygląd spojlerów czy felg. Każdy element, jak zderzaki, maska czy progi, ma kilka cech, które zmieniamy, przesuwając suwaki. Na przykład w wypadku felg jednym suwakiem zmieniamy liczbę szprych, drugim skręcamy je w spirale, a trzecim zwiększamy rozmiary felgi. Podobny system zastosowano do winyli – naklejek, którymi dekorujemy karoserie naszych aut. Je też niemal dowolnie przekształcamy, rozciągając, powiększając, zmniejszając i wyznaczając, gdzie je lokujemy.

System działa fantastycznie i pozwala spełnić się artystycznie przy tworzeniu prawdziwie unikatowego samochodu. Przy czym wciąż możemy kupować klasyczne części znanych firm – na początku jest to nawet konieczne do przerabiania całego samochodu. Ale gdy tylko do drużyny dołącza odpowiedni fabricator, przestajemy zaglądać do sklepu z używanymi częściami i wszystko zaczynamy robić sami.

By nie było za łatwo, w danym momencie może być aktywna tylko jedna osoba. Decydujemy więc, czyje umiejętności najbardziej są nam porzebne w danej chwili. To kluczowa sprawa zwłaszcza w wyścigu, gdzie dobór odpowiedniego kompana może przesądzić o zwycięstwie. Szkoda, że na razie skrzydłowym tak często zdarza się popełniać błędy. Do absolutnego szału może doprowadzić zwiadowca uparcie hamujący i wjeżdżający nam pod koła na ostatniej prostej czy blocker, który blokuje nas, bo nie trafił w przeciwnika. Miejmy nadzieję, że w ostatecznej wersji te błędy zostaną naprawione.



Wejście w zakręt z prędkością ponad 200 kilometrów na godzinę jest tym bardziej emocjonujące, że pierwszy raz w serii wypadnięcie z trasy może być końcem wyścigu

MOCNA JAZDA NOCNA

Najnowszą wersję Need for Speeda dogłębnie testowaliśmy na konsoli PlayStation 2, więc tu nie mogliśmy zachwycać się jej nową, wspaniałą oprawą graficzną. Ale wcześniej sprawdzaliśmy wersję na konsole nowej generacji, więc możemy pokusić się o wstępną ocenę jej wyglądu. O ile Most Wanted to wyścigi tylko za dnia, tu wszystko dzieje się przy świetle latarni. Autorzy uznali, że nielegalne wyścigi powinny odbywać się tylko w nocy. Tak więc pod pewnymi względami Carbon przypomina Undergroundy, choć jego graficzna stylistyka zdecydowanie przywodzi na myśl poprzednią część. Wygląd modeli samochodów, elementy wystroju miasta, a nawet forma ikon w menu mocno przypominają Most Wanted. Pojawiły się jednak nowe elementy, jak fajna mgiełka w trakcie wyścigów w kanionach czy widowiskowe efekty świetlne. Animacja aut jest bez zarzutu, szkoda jednak, że ponieważ producenci samochodów nie zgadzają się na kojarzenie ich produktów z wypadkami w ulicznych zawodach, jedyne zniszczenia, jakie widać, to obtarcia karoserii i pęknięte szyby. W sumie można je wyłączyć, by napawać się wspaniale wyglądającą karoserią naszego samochodu.

Palmont City to mieszanka kilku wielkich amerykańskich miast. Jeżdżąc po nim, rozpoznajemy elementy pasujące stylistycznie zarówno do Nowego Jorku jak i leżącego na drugim końcu Stanów Los Angeles. Same kaniony jednak wzorowane są raczej na tych kalifornijskich, gdzie zresztą takie zawody są najpopularniejsze w rzeczywistości.

Oprawa muzyczna to kwestia najbardziej uznaniowa, jednak słyszy się, że autorzy starali się zrobić wszystko, aby zaspokoić różne gusta. Dlatego z głośników dobiega pełen przekrój muzyki, poczynając od rytmów elektronicznych przez hiphop aż na hard rocku kończąc. A co najciekawsze, rodzaj muzyki jest powiązany z typem samochodu, jakim jeździmy. Na przykład w tunerach gra muzyka elektroniczna, a w muscle'ach ostre rockowe bity. Jednak chyba najfajniejsze rytmy grają w trakcie wyścigów w kanionach. Rytm wybijany jest wówczas na japońskich bębnach, tworząc klimat jak z kina akcji.

Choć nie widzieliśmy jeszcze pełnej wersji Carbona na pecety, już teraz jesteśmy przekonani, że będzie to wielki hit. To gra dopracowana, z pomysłem i z odpowiednią jego realizacją. Ma ciekawe tryby rozgrywki i fajny model jazdy. Spodoba się nie tylko fanom serii, bo to po prostu świetna gra wyścigowa. Czekamy na pełną wersję na peceta. ■

Need for Speed Carbon | BEZ OGRANICZEŃ

wymagania minimalne

procesor 2 GHz
512 MB RAM
karta 64 MB, DVD

wersja językowa



POLSKA

cena

99,90 zł

prognoza



1 Ta ikona oznacza, że jedziemy z blockerem. Gdy skrzydłowy jest w odpowiedniej pozycji, używamy jego umiejętności.
2 Nasz cel jest oznaczony ikonką automatycznie, więc nie zawsze wybieramy ten, o który chodzi. Unikamy jazdy w pobliżu auta, które zaraz przyblokujemy.
3 Wskaźnik Heat pokazuje, jak bardzo interesuje się nami policja. Gdy się zapełnia, radiowozy ruszają w pościg. Gonią nas nawet po zakończeniu wyścigu, aż je gubimy.
4 Wskaźnik odległości z pojedynku w normalnych wyścigach jest zastępowany tabelką, w której pokazane są różnice w czasie między zawodnikami. W ten sposób bez problemu orientujemy się w stawce.
5 Umiejętności blockera nie daje się oczywiście używać przez cały czas. Po jej wykorzystaniu należy od nowa naładować wskaźnik. Aby to zrobić, wystarcza po prostu zasuwać jak najszybciej się da – w ten sposób ładujemy także dopalacz i spowalnianie czasu.



Sprawdź się

Wyścigi samochodowe wzbudzają wielkie emocje i to nie tylko wśród fanów motoryzacji. Najlepszym tego dowodem są sukcesy gier oraz filmów pokazujących światek podziemnych wyścigów. A jak ścigać się w Polsce?

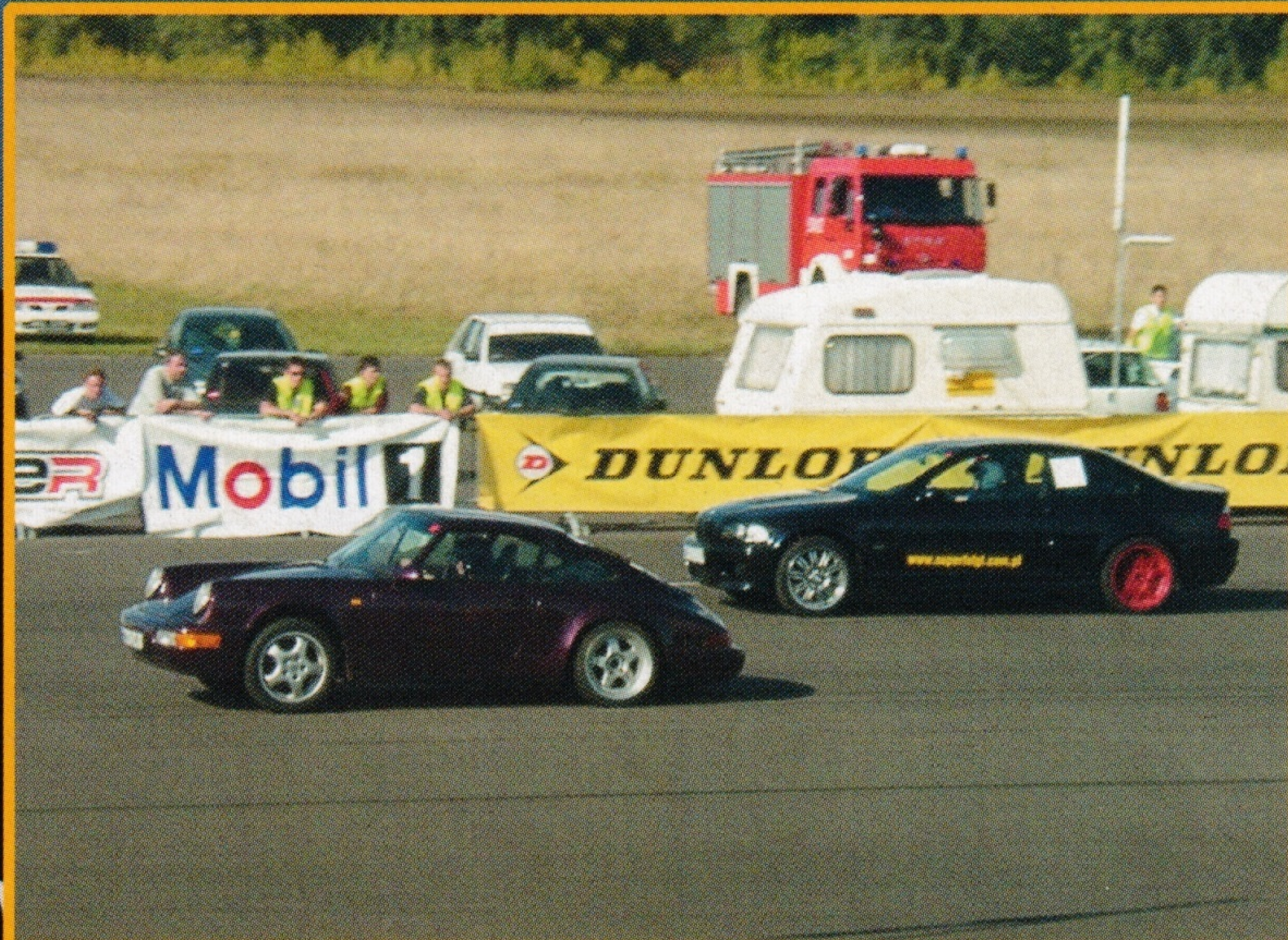
Need for Speed czy film Szybcy i wściekli pokazują tylko wierzchołek góry lodowej. To, co ma miejsce w grach i kinie, naprawdę odbywa się na ulicach naszych miast. Powód jest prosty: tuning staje się coraz popularniejszy, zaś osoby tym się zajmujące chcą sprawdzić możliwości swoich aut.

Ale niełatwo trafić na takie spotkanie amatorów szybkiej jazdy. Ich miejsca ciągle się zmieniają, by utrudnić policji łapanie i karanie ulicznych ścigantów. Nie będziemy pisać o tym, jak i gdzie nielegalnie się ścigać, ale o tym, co zrobić, by zgodnie z prawem sprawdzić możliwości swoje i auta podczas ogólnodostępnych zawodów.

SETUP TO PODSTAWA

Każdy fan tuningu wie, że podstawą sukcesu jest kompleksowa przebudowa auta, tak aby było ono szybsze i pewniejsze w prowadzeniu niż model fabryczny. Efektowne winyle i spojlery powinny jedynie podkreślać możliwości auta, warto pamiętać, iż każdy zbędny kilogram obniża jego osiągi. Co do wyboru konkretnego auta, to nie ma żadnych reguł. Oczywiste jest, że pojazd usportowiony przez fabrykę to mniejsze problemy z zaadaptowaniem do ścigania. Jeśli jednak kogoś nie stać na wypasione auto, nie należy się poddawać. Startować można praktycznie każdym samochodem, który jest sprawny technicznie – przecież liczy się zabawa, nie tylko wynik. A przynajmniej tak mówią ci, którzy nie trafili na podium...

Jeśli po zakupie auta stać nas jeszcze na dokonanie przeróbek (te profesjonalne są zwykle najdroższe, ale przy tym bezpieczne dla auta), możemy popuścić wodze fantazji. Montaż mocniejszego silnika, nowa skrzynia biegów czy profesjonalne gwintowane zawieszenie z pewnością poprawią osiągi stalowego rumaka. Podczas prac nad autem należy jednak pamiętać o tym, że najważniejsza jest mechanika. Przeciwnie do tego, co wydaje się sądzić wielu niedoświadczonych amatorów wyścigów, wygląd ma w tuningu znikome znaczenie. W stylizacji umiar jest wręcz pożądany. Co więcej niepozorny z wyglądu, a kryjący bestię pod maską samochód ma tę przewagę nad rywalami, że zaskakuje ich swoimi osiągami. Nie warto patrzeć zza zbędnych bajerów, jak na prowadzenie wysuwa się znacznie mniej okazale się prezentujące, ale za to potężniejsze auto.



Uczestników legalnych wyścigów nie mniej niż zabezpieczenie ze strony straży pożarnej uspokaja to, że w razie jakiejś katastrofy nie odpowiadają za spowodowanie wypadku

W CZYM STARTOWAĆ

Zdecydowane na rozpoczęcie swojej przygody ze sportami motorowymi osoby, które jednak nie mają czasu na zdobycie licencji uprawniającej je do startów, również mogą zrealizować swoje marzenie. Wystarczą jedynie odrobina dobrych chęci i wybór odpowiedniej dyscypliny – możliwości czekające na entuzjastów sportów motorowych są naprawdę duże.

Auto Świat

Na naszą prośbę eksperci z uznanego tygodnika Auto Świat opisali, w jaki sposób można rozpocząć karierę ulicznego rajdowca.

Auto Świat jest najczęściej czytanym męskim tytułem magazynowym. Czyta go 1,5 mln mężczyzn. Zdaniem czytelników jest najbardziej opiniotwórczym źródłem informacji o rynku motoryzacyjnym i produktach. Prezentuje najnowsze modele samochodów, światowe premiery motoryzacyjne, aktualne informacje o rynku motoryzacyjnym w Polsce i na świecie. Wyróżnia się na tle konkurencji testami oraz porównaniami, które dotyczą między innymi pomiarów przyspieszeń i elastyczności, drogi hamowania, poziomu hałasu czy też zużycia paliwa aut z różnych segmentów rynku.

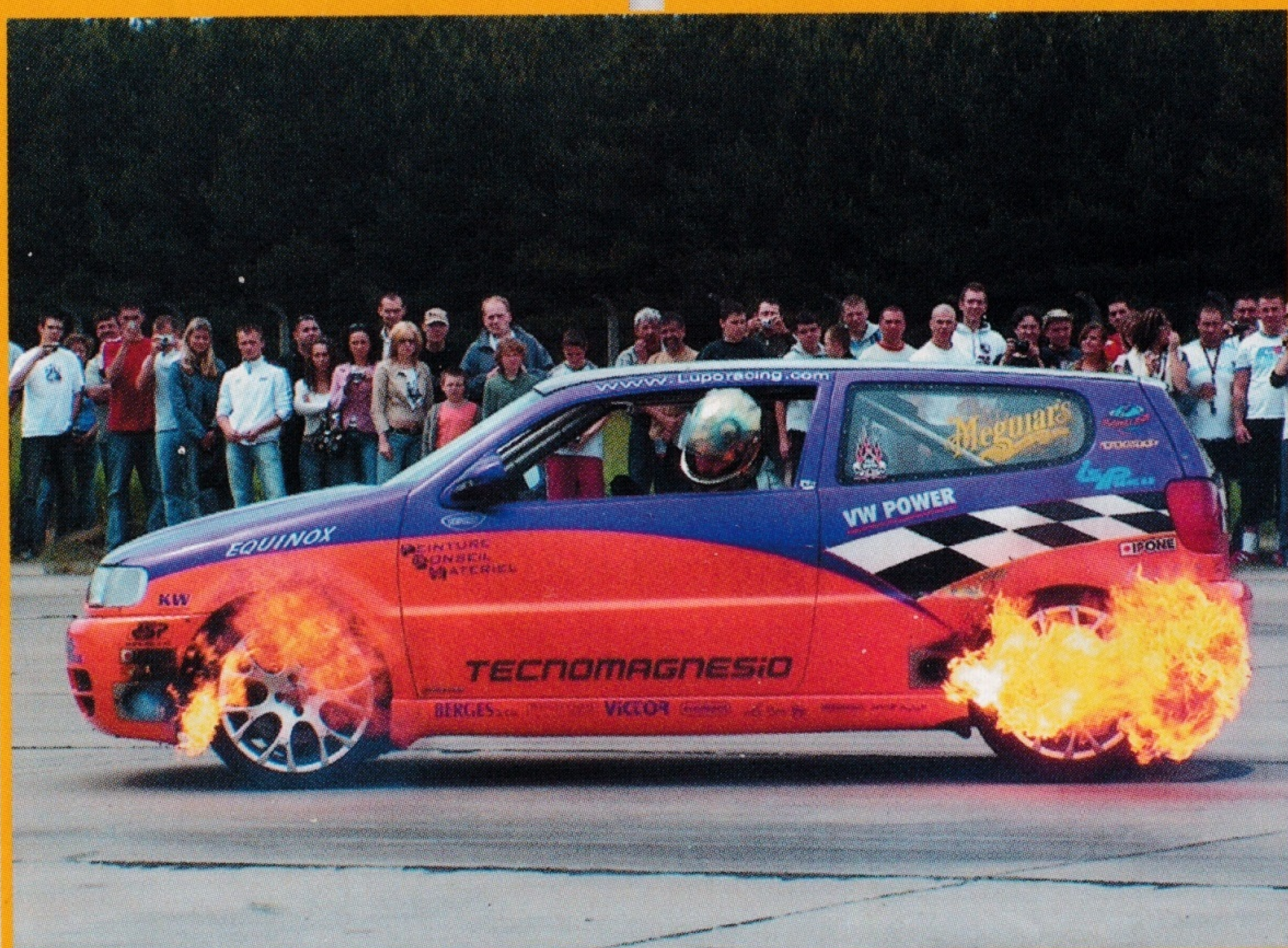
w realu

Wszyscy miłośnicy rajdów mogą brać udział w ogólnodostępnych KJS-ach (skrót od konkursowej jazdy samochodem). Ich największą zaletą jest to, że pojazdy w nich startujące muszą być jedynie sprawne technicznie i żadne przeróbki nie są wymagane. Jeśli kogoś na to stać, może wystartować profesjonalnie przygotowanym autem. A po połknięciu bakcyla kierowcę może najść ochota spróbowania sił w prawdziwym rajdzie. Wtedy po zdaniu egzaminu na licencję RII i zdobyciu środków na profesjonalną rajdową maszynę droga do udziału w prawdziwym rajdzie, czyli pucharze Polskiego Związku Motorowego, stoi otworem. A PZM to przepustka do startów w Rajdowych Samochodowych Mistrzostwach Polski.

Kolejnym sposobem na sprawdzenie możliwości swoich oraz auta są wyścigi na ćwierć mili. W Polsce są one organizowane przez Stowarzyszenie Sprintu Samochodowego (www.sss.org.pl). Wystartować w nich może każdy, kto posiada prawo jazdy oraz sprawne technicznie auto. W tej dyscyplinie fani tuningu mogą się wykazać umiejętnościami, nie tylko jeśli chodzi o jazdę, ale także o zmiany dokonane w samochodzie. Wystarcza przejrzeć regulamin wbrew pozorom wcale nie jest taka prosta, jeśli chce się optymalnie wykorzystać możliwości auta. Jednak spróbować startu i poczuć atmosferę prawdziwych wyścigów może każdy, także posiadacze nieprzerobionych fur.

BEZ LIMITU... WYDATKÓW

Zawodami wymagającymi największych nakładów na sprzęt spośród wszystkich ogólnodostępnych imprez samochodowych w naszym kraju jest drifting, nad którego bezpieczeństwem i organizacją czuwa Polska Federacja Driftingu (pfd.org.pl). Na jej stronie internetowej można poznać zasady wyścigów. Najprostszym ich określeniem jest to, że jazda odbywa się tu w ciągłym poślizgu. Dlatego auta startujące w tych zawodach wymagają kosztownych sportowych przeróbek. W wypadku chęci wzięcia udziału w drifcie trzeba posiadać mocne, najlepiej tylnonapędowe auto, które dzięki zaawansowanym przeróbkom układu napędowego (montażowi tak zwanej szpery blokującej mechanizm różnicowy) łatwo wprowadzić w poślizg. Niestety wybierając się na takie zawody, trzeba zabrać drugi komplet kół – nawet jeżeli



Nawet tak z gruntu praktyczne i przyziemne jeździdełko jak VW polo potrafi pokazać lwi pazur, jeśli tylko ambitny właściciel wpompuje w nie odpowiednio dużo pieniędzy

mistrzostw, aby przekonać się, że w tej dyscyplinie każda przeróbka auta jest dozwolona. Większy silnik, lżejsze nadwozie, zasilanie nitrometanem czy innymi wynalazkami zwiększającymi efektywność pracy silnika są jak najbardziej wskazane. Zasady samych zawodów są równie proste – liczy się w nich czas przejechania 1/4 mili (czyli 402 metrów), do tego poza mocą auta liczy się czas reakcji kierowcy oraz jego technika zmiany biegów – ta czynność nie wykorzystamy go podczas zawodów, przyda się na powrót do domu.

Jak widać, legalnych możliwości na sprawdzenie auta i jego kierowcy jest naprawdę dużo. Dlatego właśnie nie warto szukać mocnych wrażeń na ulicy w zwykłym ruchu. Po pierwsze jest to nielegalne, a po drugie bardzo niebezpieczne – a skoro można wziąć udział w prawdziwych zawodach, to po co ryzykować utratę tego, co najcenniejsze. Nie, nie chodzi tu o auto. ■



Niewiele jest zawodów, podczas których stają koło siebie tak różne wozy. Należy do nich drift, gdzie decydują umiejętności, i... wyścig na 1/4 mili – tutaj liczy się moc!

JAK TO WYGLĄDA W PRANIU
WYŚCIG NA ĆWIERĆ MILI

Na zawody przyjeżdżamy wcześnie. Omijamy tak kolejkę do wjazdu i kierujemy się na elitarny parking dla zawodników. Różni się on od parkingu dla widzów brakiem tęgich panów w dresach palących gumę i zostawiających jej kawałki na wywoskowanych karoseriach innych aut.

Zostajemy przydzieleni do klasy i dostajemy numer startowy. Mamy co najmniej kilka godzin spokoju, warto więc skonsumować przygotowane wcześniej kanapki i zapić herbatką z termosu.

Kiedy spiker ogłasza rozpoczęcie przejazdów naszej klasy, siadamy za kółkiem i ustawiamy się w kolejce do startu. Kilka metrów przed kreską wjeżdżamy kołami osi napędowej w kałużę wody i robimy burnout – puszczamy dym z opon, by je rozgrzać.

Lampki na starcie mają dwie nazwy: choinka (z angielskiego) i drzewko (polska wersja). Teoretycznie mamy wystartować, gdy zapala się zielone. Ale wtedy rusza już pomiar czasu, więc w praktyce startuje się na ostatnim żółtym, by przeciąć promień fotokomórki tuż po zapaleniu się zielonego. 99 procent falstartów bierze się z nieudanych prób wstrzelenia się w zielone.

Jeśli nie mamy komputera z procedurą startową, który trzyma gaz na takim poziomie, aby nie mielić kołami w miejscu, musimy bardzo uważać, by nie spalić gumy



Nasz redaktor Kamil Ruszkowski na własnej skórze i furze już od dawna sprawdza, jak przyjemne mogą być wyścigi na ćwierć mili – nawet w Polsce

na starcie.

Jedynka i dwójka mijają tak szybko, że nie ma sensu śledzić wskazówki obrotomierza – gdy zapala się czerwone światło shift-lighta, zmieniamy bieg. Trójka i czwórka to już spacer, na błędach traci się mniej niż w pierwszej części dystansu. Skupiamy się na tym, by zdążyć wyhamować przed końcem pasa. W historii polskiej ćwiartki zdarzyły się już wypadki potłuczonych lamp i pogiętej maski, bo prosta była za krótka. Czasem jednak warto mieć dobre hamulce.

Przysługują nam dwa przejazdy, a jeśli kwalifikujemy się do pierwszej czwórki, to jeszcze maksimum dwa (razem z finałem). Po wykorzystaniu swoich dwóch minut sławy pakujemy manatki i wracamy do garażu, gdzie na założenie czeka nowa głowica z dużymi zaworami i ostrymi wałkami, która na wiosnę pozwoli nam urwać parę dziesiątych z tegorocznego czasu przejazdu. Nieprzypadkowo ten sport zwany jest wyścigami mechaników samochodowych. Bez dłubania nie ma ścigania!

Foto: Auto Świat/Paweł Małkowski

Korzystamy z płyty GIER EXTRA

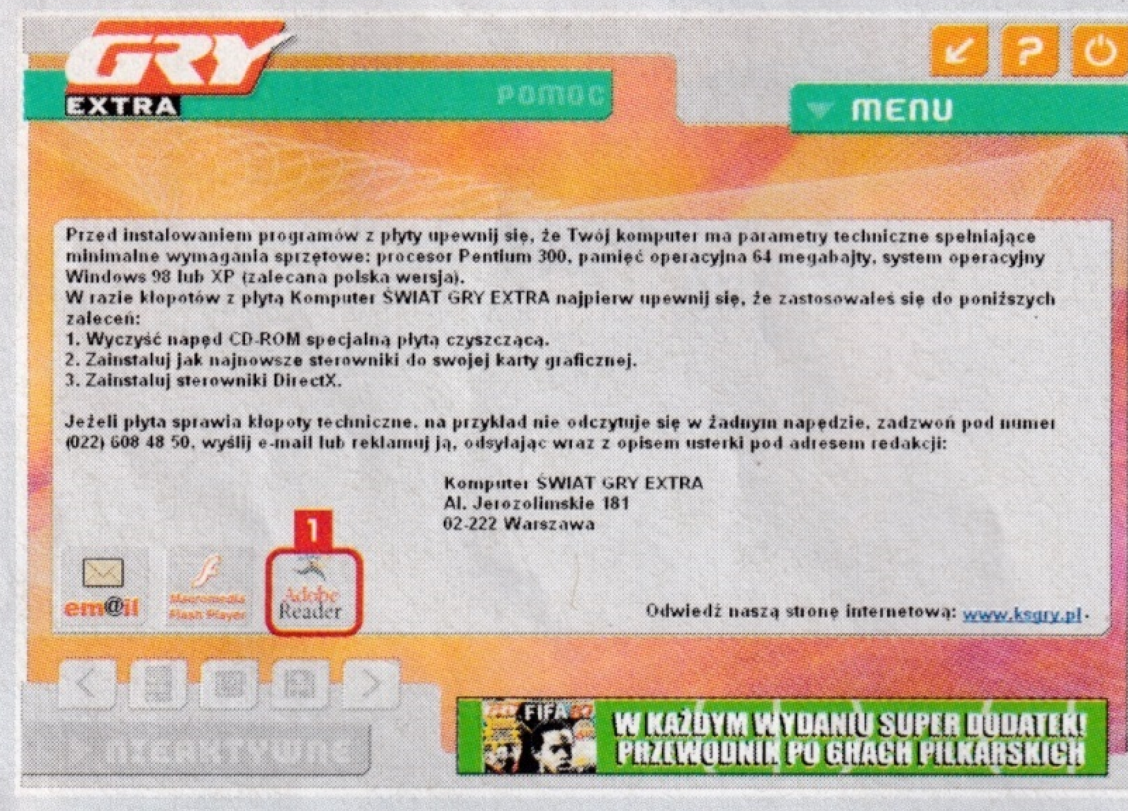
PODSTAWOWE INFORMACJE

Korzystamy z menu



1 Po włożeniu płyty do napędu automatycznie uruchamia się menu. Jeśli nie, włączamy autoodtwarzanie we właściwościach napędu w menu Mój komputer.

1. Zminimalizowanie menu.
2. Pomoc i potrzebne programy.
3. Zamknięcie menu.
4. Rozwijana lista z zawartością płyty.
5. Instalacja wersji demo.
6. Oglądanie filmów z NfS Carbon.
7. Przeglądanie tapet.
8. Otwarcie poradnika.



2 Na ekranie pomocy dowiadujemy się, co robić w wypadku występowania problemów z płytą oraz – jeśli go jeszcze nie mamy – instalujemy program Adobe Reader 1, który jest niezbędny do skorzystania z umieszczonego na płycie poradnika do Most Wanted.



Pokazujemy, jak wykorzystywać atrakcyjne materiały zawarte na płycie GIER EXTRA oraz jak ścigać się w wersji demo Need for Speed Most Wanted

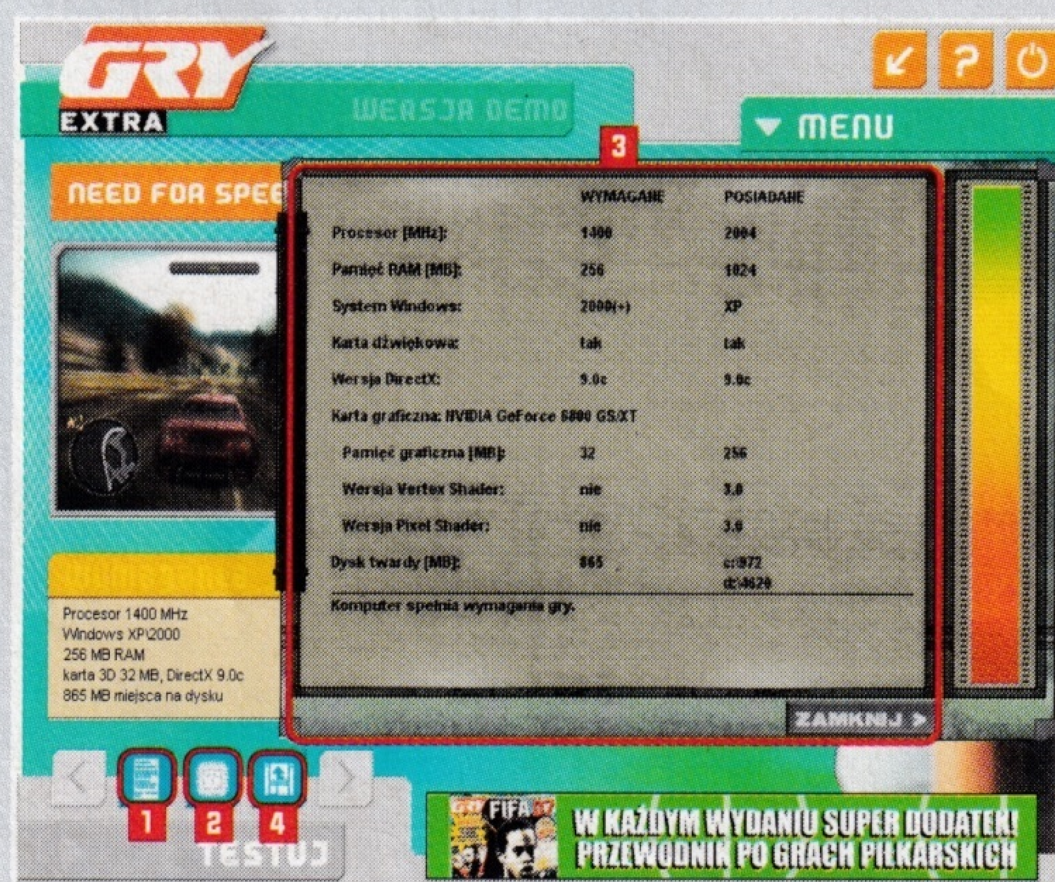
Ustawiamy tapety



Na płycie znajduje się sześć tapet do umieszczenia na pulpicie Windows. Przeglądamy je, przesuwając kursor myszy na reprezentujące je liczby 1 i jeśli któraś z nich nam się podoba, klikamy, aby zainstalować wskazaną na pulpicie.

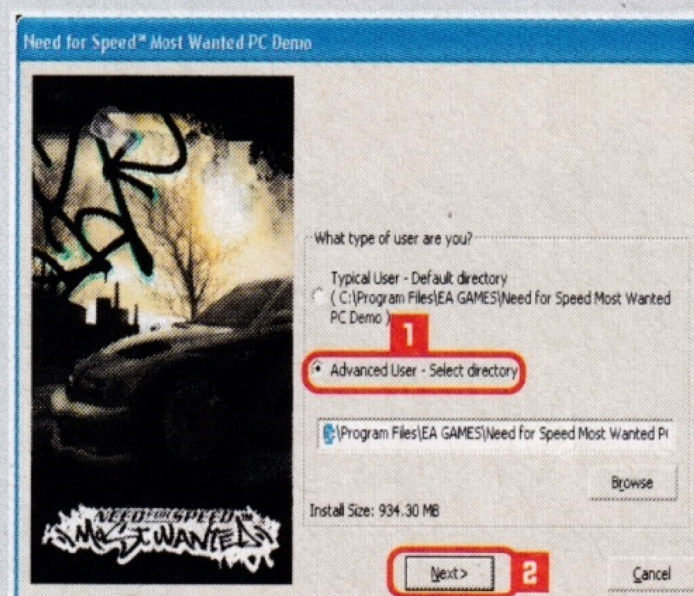
POZNAJEMY SMAK PRĘDKOŚCI W DEMIE NEED FOR SPEED MOST WANTED

Instalujemy demo

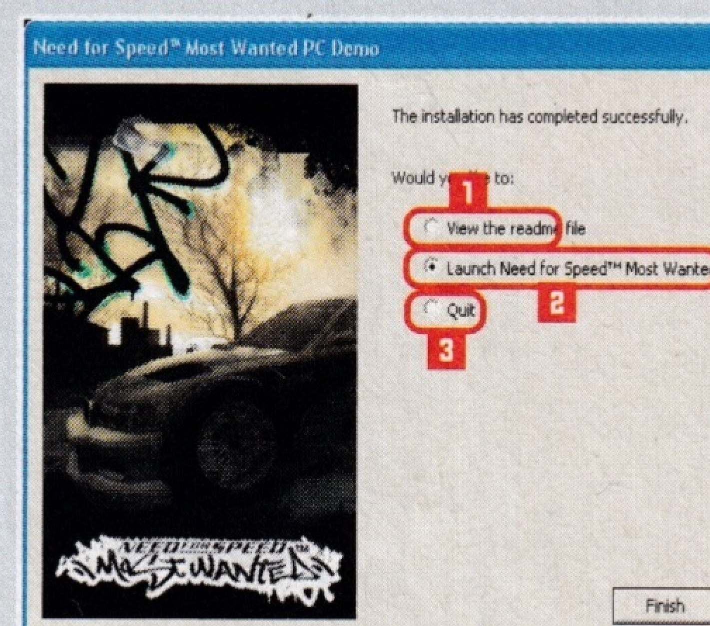


1 Przed rozpoczęciem instalowania wersji demo gry Need for Speed Most Wanted warto sprawdzić, czy nasz komputer jest w stanie ją uruchomić.

1. Czytamy informacje o grze.
2. Otwieramy okno sprawdzenia komputera pod kątem wymagań gry 3.
4. Rozpoczynamy instalację.

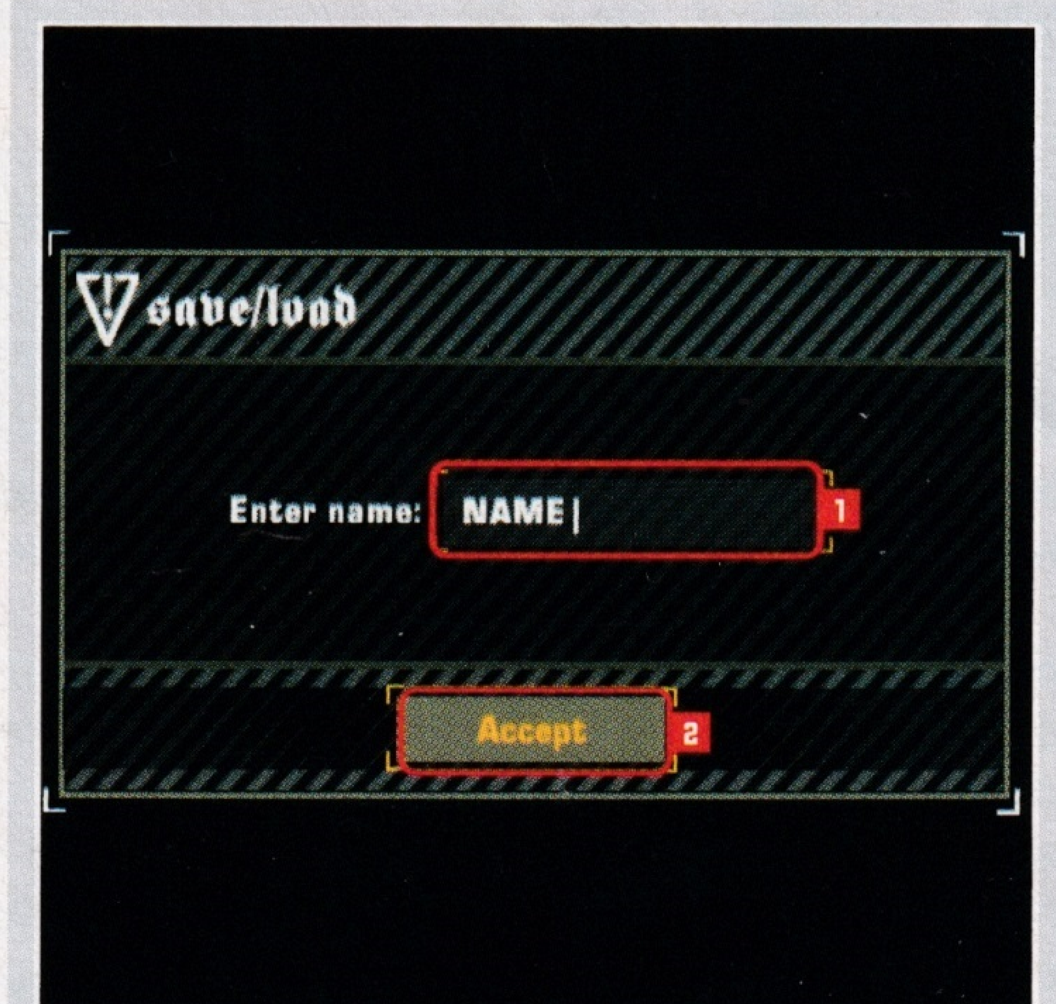


2 Po wyjściu z menu płyty klikamy na Install i Yes. By instalować grę na innym dysku niż proponowany, wybieramy 1. Klikamy na 2.



3 Teraz można przeczytać informacje o demie 1 oraz automatycznie uruchomić grę 2. Jeśli jeszcze nie chcemy zagrać, opuszczamy instalator 3.

Tworzymy tożsamość



Po pierwszym uruchomieniu dema należy dodać nowy profil, pod którym będą zapamiętywane nasze osiągnięcia oraz ustawienia gry. Potwierdzamy chęć stworzenia użytkownika, wpisujemy jego nazwę 1 i klikamy na 2 lub naciskamy Enter.

Poznajemy menu gry Need for Speed Most Wanted

Po uruchomieniu gry przechodzimy do menu głównego. Ikony prezentujące pozycje menu 1 przesuwamy, naciskając ←→ i zatwierdzamy wybór Enterem. Menu możemy obsługiwać również myszą, klikając na strzałki po bokach 2.





Startujemy w pojedynczym wyścigu bez trybu kariery.



Ścigamy się przez internet i mierzymy się z innymi.

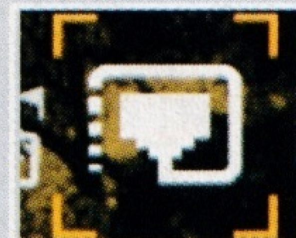


Tutaj ustawiamy opcje gry. To okno wyjaśniamy poniżej.

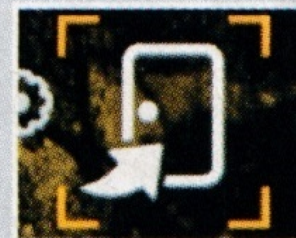
Startujemy w pojedynczym wyzwaniu.



Zmieniamy włączony aktualnie profil gracza.



Opuszczamy demo i wracamy do Windows.



Ustawiamy opcje gry



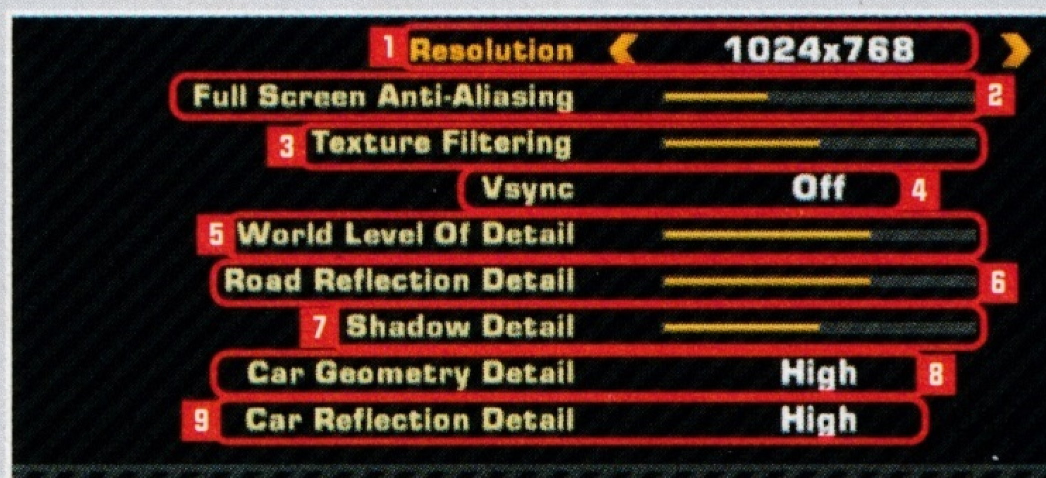
1 Naciskamy ←→, by wybrać, który ekran opcji nas interesuje. Zatwierdzamy wybór Enterem.
1 Dźwięk.
2 Grafika.
3 Opcje rozgrywki.
4 Opcje gracza.
5 Ustawienia sterowania.



2 Ustawienia dźwięku pozwalają nam wybrać, co i jak głośno słyszymy w trakcie gry.
1 Głośność efektów.
2 Głośność odgłosów samochodu.
3 Głośność kwestii mówionych.
4 Głośność muzyki w menu.
5 Głośność muzyki w grze.
6 Muzyka reagująca na wydarzenia.
7 Odtwarzanie przebojów.
8 Tryb odtwarzania muzyki (mono/stereo).
9 Cofamy zmiany.
10 Akceptujemy zmiany.
11 Przywracamy domyślne ustawienia.



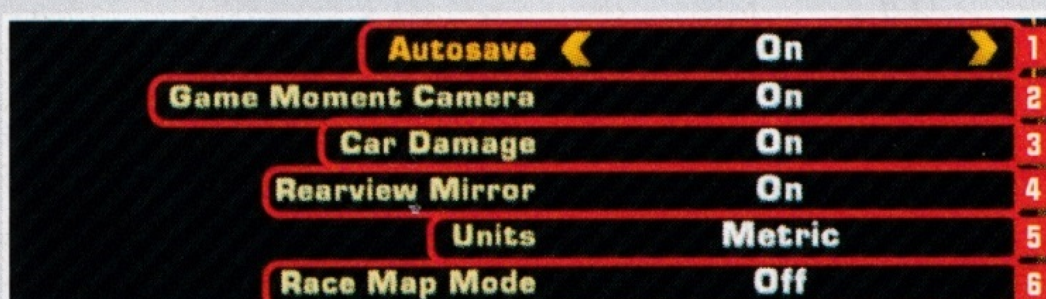
3 Zaraz po pierwszym uruchomieniu gry koniecznie zmieniamy ustawienia grafiki, bo domyślnie są one na najniższym poziomie.
1 Naciskając klawisz 2, przechodzimy do zaawansowanych ustawień.
2 Poziom jakości grafiki.
3 Rozdzielczość grafiki.
4 Ustawiamy jasność i kontrast tak, aby widzieć oba znaczki EA, ale nie widzieć ramek wokół nich.
5 Cofamy zmiany.
6 Akceptujemy zmiany.
7 Przywracamy domyślne ustawienia.



4 W zaawansowanych ustawieniach grafiki precyzyjnie dobieramy składowe jakości obrazu.
1 Rozdzielczość grafiki.
2 Sposób wygładzania krawędzi. Warto ustawić pierwszy, dalej znacznie rosną wymagania gry.
3 Jak wyraźne są tekstury odległych obiektów.
4 Synchronizacja – jej wyłączenie przyspiesza grę, ale niesie ryzyko zakłóceń obrazu.
5 Liczba obiektów otoczenia jak drzewa lub słupy.
6 Dokładność odbić otoczenia na drodze.
7 Szczegółowość i liczba cieni.
8 Dokładność odwzorowania detali samochodu.
9 Precyzja odbić wyświetlanych na aucie.



10 Płynność zmian odbić na samochodzie.
11 Pokazywanie kropli deszczu na ekranie.
12 Efekt przepalania jasnych części obrazu.
13 Efekt podnoszący fotorealistyczność obrazu.



5 W ustawieniach rozgrywki zmieniamy zasady działania gry i sposób prezentowania jazdy.
1 Postępy zachowywane automatycznie/ręcznie.
2 Pokazywanie momentów z zewnętrznej kamery.
3 Widoczne/ukryte uszkodzenia samochodu .
4 Widok ze wstecznego lusterka.
5 Zmieniamy stosowany w grze system metryczny.
6 Pokazywanie i obracanie mapy w czasie jazdy.

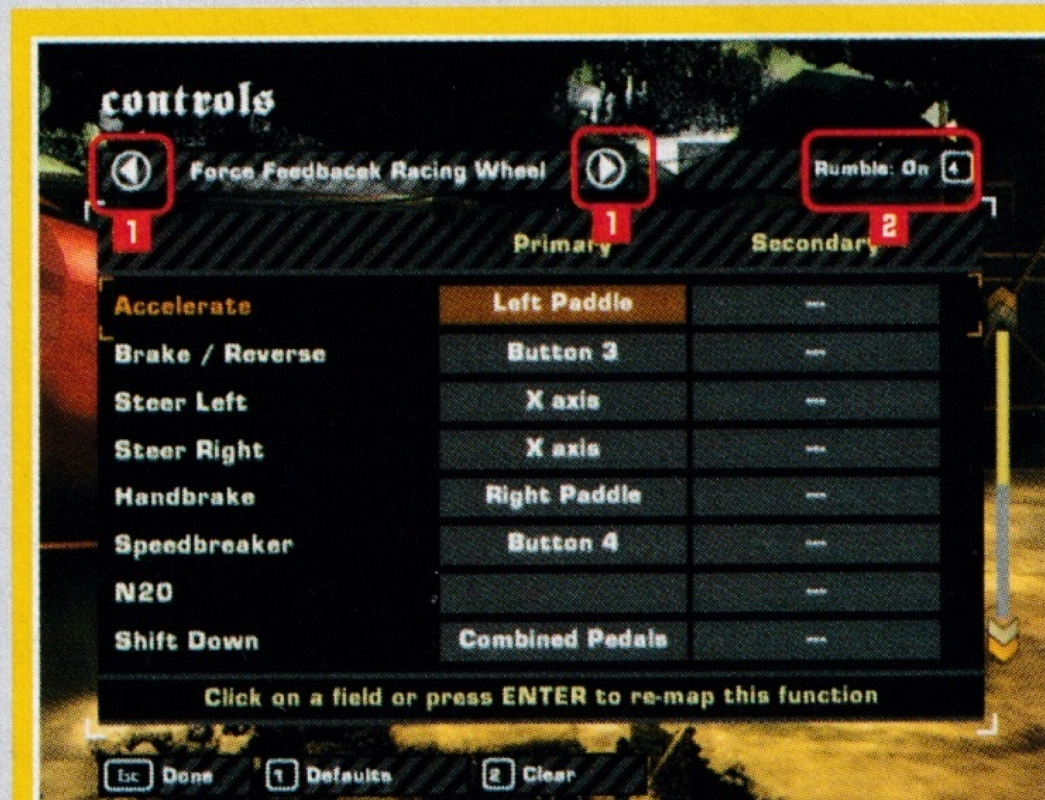


6 W opcjach gracza wybieramy skrzynię biegów i informacje wyświetlane podczas wyścigu.
1 Automatyczna albo ręczna skrzynia biegów.
2 Kamery: Bumper – znad zderzaka; Hood – zza maski; Close – z tyłu, blisko; Far – z tyłu, daleko.
3 Prędkościomierz.
4 Informacje o czasie i pokonanej trasie.
5 Komunikat o czasie do lidera.
6 Pokazujemy lub chowamy punktację.
7 Pokazujemy i chowamy informacje o pozycjach.



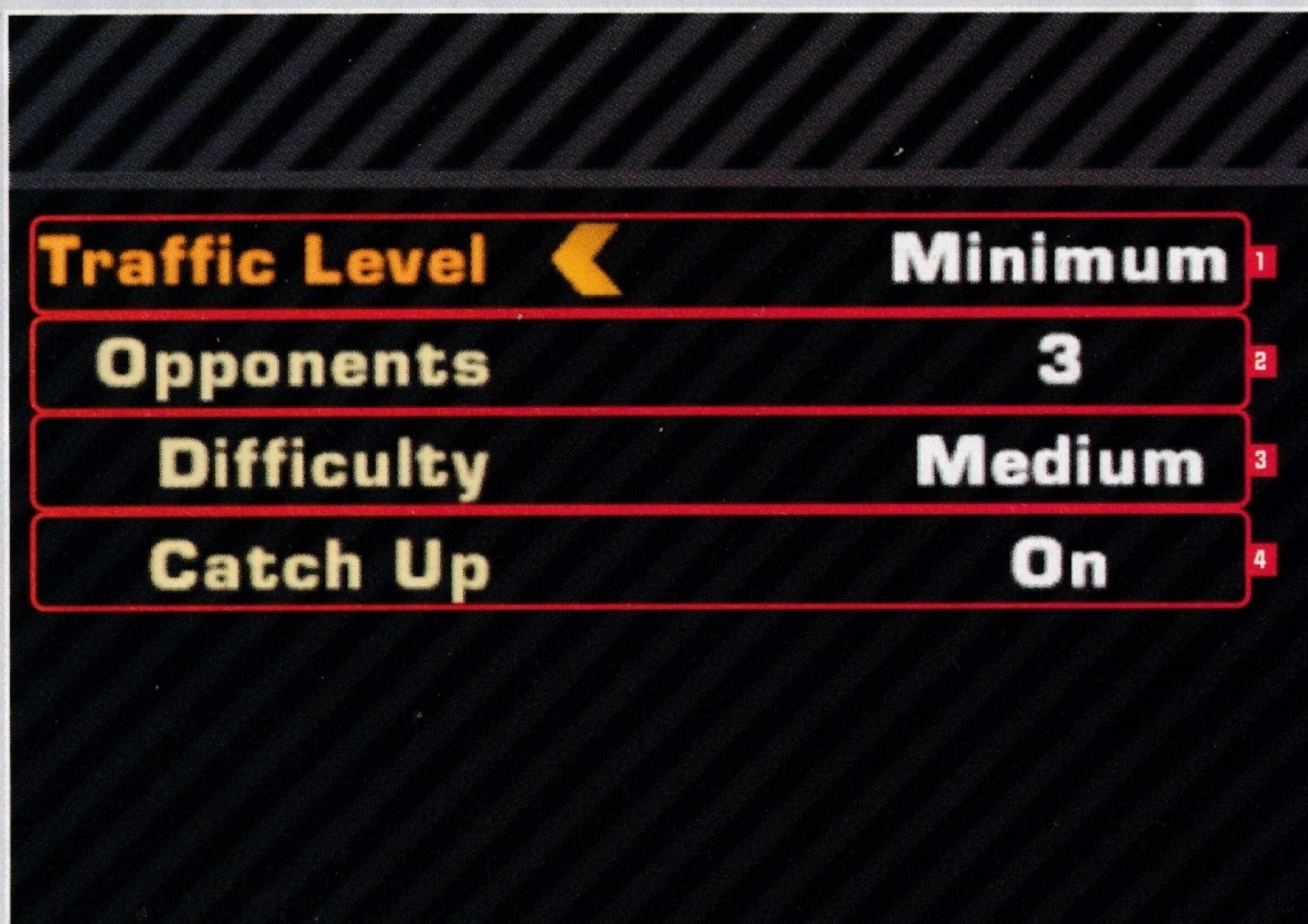
7 Menu opcji sterowania pozwala nam wybrać, jakimi klawiszami kontrolujemy zachowanie samochodu w czasie gry. Warto pamiętać, że każda funkcja może mieć przypisane dwa działające równocześnie klawisze 1. Aby przypisać funkcji nowy klawisz, kliknięciem lewego przycisku myszy wybieramy pozycję, którą chcemy zmienić, po czym zatwierdzamy nasz zamiar Enterem. Następnie wciskamy klawisz, jaki chcemy jej przypisać. Poniżej tłumaczymy używane w grze pojęcia i przedstawiamy standardowe ustawienia.

Accelerate – przyśpieszenie ↑
Brake / Reverse – hamulec /wsteczny ↓
Steer Left – lewo ←
Steer Right – prawo →
Handbrake – hamulec ręczny Spacja
Speedbreaker – spowolnienie czasu prawy ctrl
N2O – nitro alt
Shift Down – niższy bieg lewy ctrl
Shift Up – wyższy bieg lewy shift
Reset Car Position – powrót na trasę R
Play Next Song – zmiana utworu T
Change Camera View – zmiana kamery C
Look Behind – spojrzenie do tyłu L
Pull Camera Back – tymczasowy odjazd kamery P



UWAGA! Jeśli mamy kontroler do gier i chcemy go użyć, klikamy na strzałki wyboru sterowania 1. Gra widzi tylko jedno urządzenie poza klawiaturą, więc podłączamy jedynie to, z którego chcemy korzystać! Jeśli nasze urządzenie obsługuje wibracje, mamy możliwość włączenia ich 2.

Jeździmy w pojedynkę



1 Ścigamy się z innymi (quick race) albo w pojedynkę wypełniamy zadane czynności (challenge series). W tym pierwszym wypadku rozpoczynając grę, wybieramy dodatkowe opcje.

1 Zagęszczenie ruchu na mieście.
2 Liczba przeciwników.
3 Poziom umiejętności konkurentów.
4 Rywale jeżdżą słabiej, gdy są przed nami i lepiej, gdy ich prześcigamy.



2 W pierwszym z dwóch dostępnych w wersji demonstracyjnej trybów zwanym quick race oprócz zwyczajnego wyścigu, czyli sprint race, jest też tryb speed trap, w którym ważne jest tylko to, z jaką prędkością przejeżdżamy obok punktów kontrolnych 1. Oznacza to, że mamy szanse wygrać nawet wtedy, gdy dojeżdżamy na metę ostatni – liczy się tylko suma zmierzonych prędkości!



3 Najprostszym z trybów challenge series jest wyzwanie nazywane tollbooth time trial. Polega ono na tym, że pędząc gładką i niezbyt krętą trasą, mamy **ograniczony czas na dojechanie do kolejnej budki** do pobierania opłat stanowiącej tutaj punkt kontrolny. Jeśli nie zdążamy, zabawa się kończy, natomiast po dojechaniu do niej czas zostaje przedłużony i tak aż do mety.



4 W pozostałych dwóch wyzwaniach uciekamy przed policją, przy czym najpierw musimy spełnić potrzebny do wygrania warunek. W trybie pursuit length warunkiem tym jest utrzymanie za sobą pościgu przez okrągłą minutę. Natomiast w trybie roadblock musimy staranować sześć blokad 1. Gdy zadanie jest wypełnione, pozostaje nam jeszcze ucieczka przed policją.



5 U dołu ekranu znajduje się panel pokazujący status pościgu. Składa się on z licznych elementów, których odczytywanie ma dla nas żywotne znaczenie.

1 Liczba uszkodzonych radiowozów.
2 Liczba ścigających nas radiowozów.
3 Liczba zniszczonych radiowozów.
4 Gdy wskaźnik pościgu dochodzi do Busted, przegrywamy.
5 Czas do przybycia posiłków.

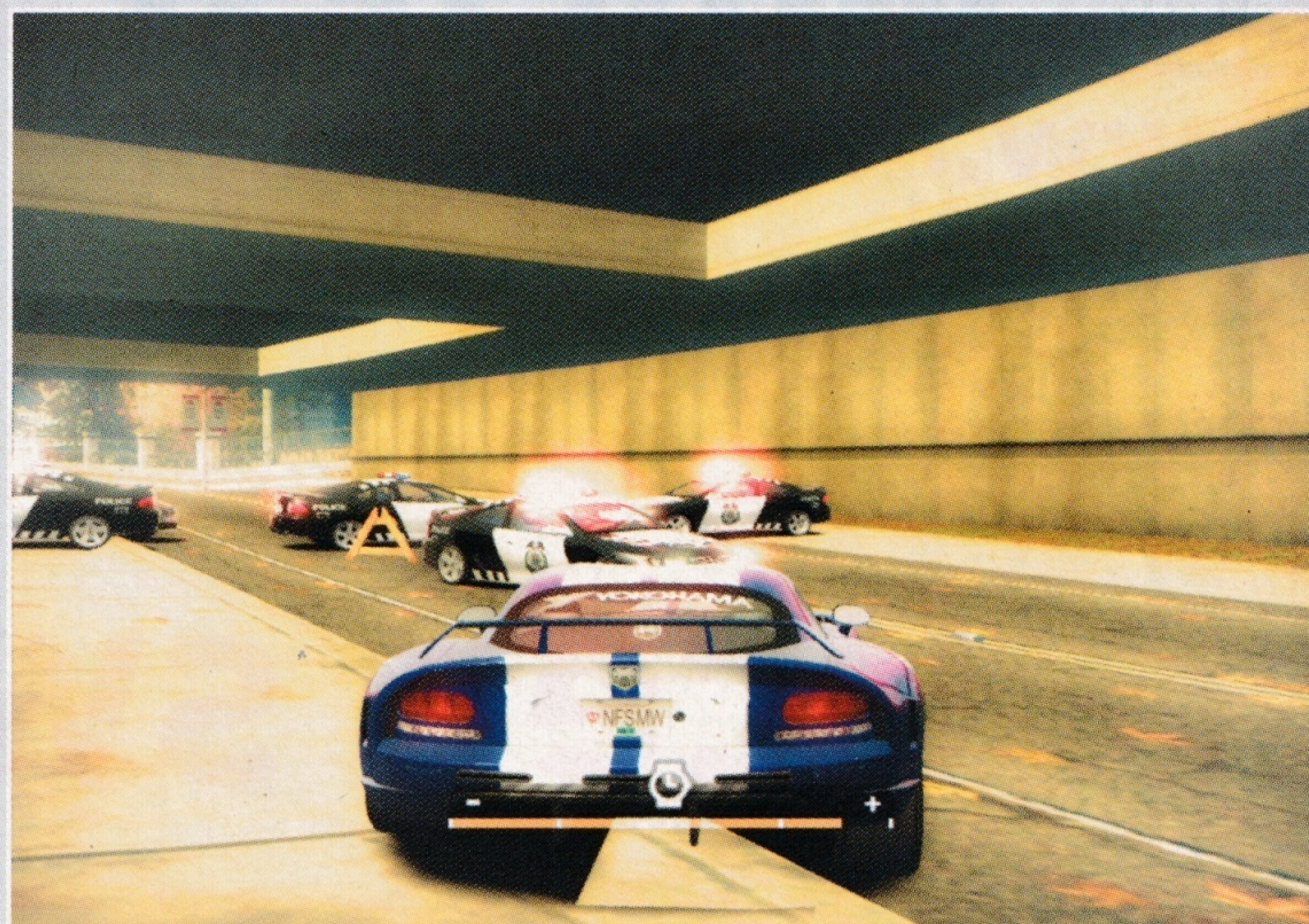


6 W ucieczce pomagamy sobie, wykorzystując elementy otoczenia. Kiedy policja siedzi nam na karku i nie możemy jej uciec, szukamy wokół siebie punktów oznaczonych na mapie trójkątem 1, a na trasie znakiem ostrzegawczym 2. Kiedy udaje nam się przejechać przez taki punkt, konstrukcja wali się, niszcząc i zatrzymując radiowozy za nami. Niektórych wyzwań inaczej nie wygrywamy!

Jeździmy w pojedynkę

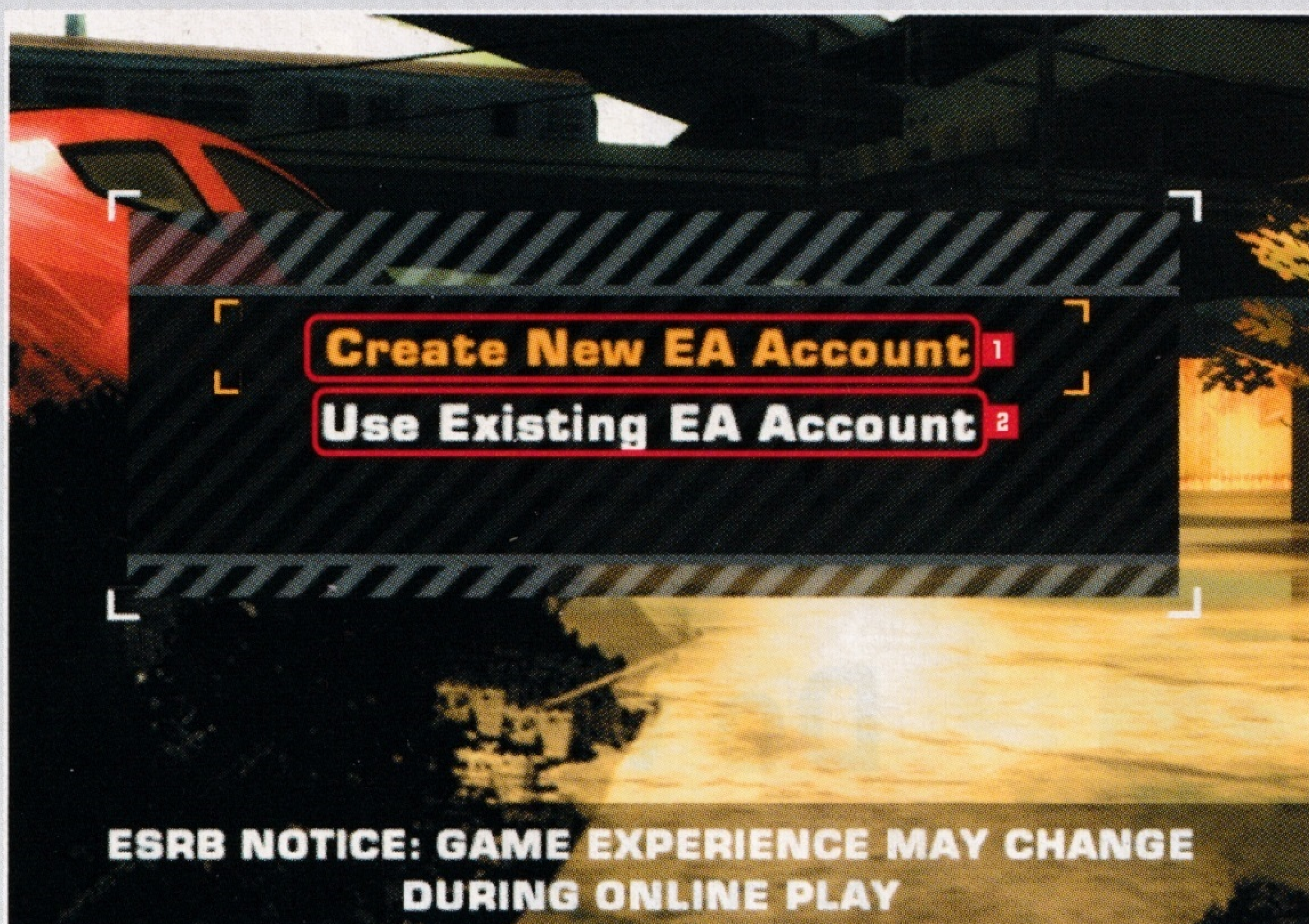


7 Gdy znikamy z oczu policji i wskaźnik dochodzi do Evade, pojawia się licznik Cooldown 1. Gdy jest pełen i nikt nas nie widzi, wygrywamy. Najbezpieczniej osiągamy to, chowając się w miejscach oznaczonych na mapie kółkiem 2.



8 W krytycznych chwilach używamy **spowolnienia czasu**, które umożliwia wykonywanie precyzyjnych manewrów, podczas gdy nasz wóz i wszystko wokół porusza się wolno. Zapas tego czasowstrzymywacza ładuje się, gdy szybko jedziemy.

Gramy przez internet



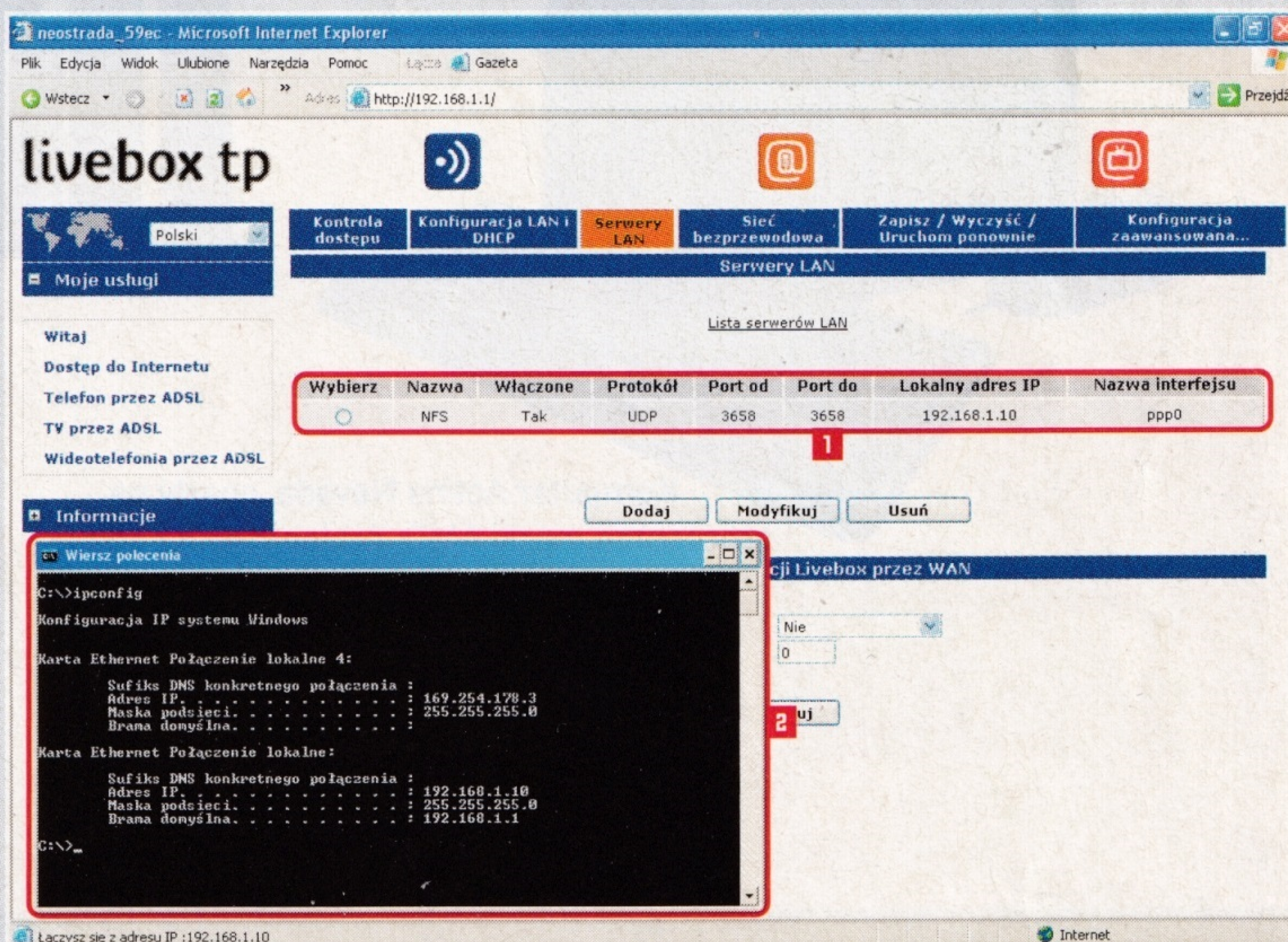
1 Grając przez internet, tworzymy nową tożsamość 1 lub wykorzystujemy założone wcześniej konto 2 (także z innej gry EA Games!). Logujemy się i wpisujemy widoczny dla innych graczy pseudonim.



2 Jeśli decydujemy się założyć własną grę (Create New Game), wybieramy jeden z dwóch torów oraz zasady zabawy.
1 Dostępność nitro.
2 Czy samochody zderzają się ze sobą.
3 Zrównywanie szans różnych modeli samochodów.
4 Minimalna liczba graczy potrzebna do wystartowania gry.



3 Zarówno rozpoczynając własną rozgrywkę jak i przyłączając się do cudzej, przechodzimy na ekran łączenia graczy. Licznik 1 pokazuje, ile czasu zostało do startu wyścigu. Odliczanie trwa, tylko jeśli w pokoju jest minimalna wymagana liczba graczy. Może być też tak, że wyścig trwa i musimy poczekać na jego zakończenie. Paski obok nazw graczy 2 pokazują jakość połączenia – najlepiej mieć trzy zielone paski, inaczej ryzykujemy przekłamania i przeskoki.



4 Jeżeli nasz komputer nie chce się łączyć z innymi graczami (co poznajemy po tym, że obok naszego pseudonimu pojawia się wciąż pasek ze skośnymi liniami), prawdopodobnie jesteśmy za routerem i musimy przekierować port UDP 3658 na nasz komputer. Na przykład na urządzeniu Livebox TP czynimy to przez założenie odpowiedniego serwera LAN 1. Lokalny numer IP naszego komputera poznajemy, wpisując polecenie IPCONFIG w wierszu poleceń 2.